

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

	質問	回答
1	<p>駅を 15 分都市の中心とするならば、周辺の街を活かすためにも、あらゆるものを駅に集約させない方がいいと思いますが、どうですか？</p>	<p>駅は、住民の方がどれくらい利用しているかにもよるが、人が集まる場所なので、そこで完結しまうと、なかなか外に出ないということはある。なので、そういう視点で、いかにコンテンツであえて分散させるかというのを、結構勇気は要るが、考えていくのも良い。</p> <p>例えば 15 分でちゃんと回れるまちにしようということも、行政というか、市民の皆さんで決めるのであれば、そういうことも可能になると思う。</p> <p>ちなみに、私が今関わっている、埼玉県の本当に小さいまちの駅では、バスを、あえてロータリーからちょっと外の道路にずらそうかみたいな議論を地元がしている。駅を降りてすぐにバスに乗るのではなくて、ちょっと歩くぐらいが、まちにとって良いんだ、ということをおっしゃったりしていて、あえてそういうものを仕掛けていくことが、結構挑戦的な都市計画というか、ビジョンづくりになっているのではないかなと思っている。(大藪)</p>
2	<p>豊田市は日本有数の財政力、成長力のある魅力ある都市。諏訪市は将来人口は減少、3 万人台へ、少子高齢化がさらに進むと思う。郊外化が進み、車社会の典型都市で、今更自転車や歩く文化が定着するだろうか？</p>	<p>実は、豊田市こそ日本一の車社会。車の保有台数が、一家に 3 台、4 台であり、1 人 1 台持つようなところ。豊田市は本当に、大きい郊外のような形で、ほとんど車でしか移動しない。私が関わった時には、東口から西口の百貨店に行くときに、車に乗って行くという方が多かったです。それは、駐車場施策で 3 時間無料をやっていたので、そのせいでもあるが。</p> <p>ご指摘はごもっともだと思っていて、車社会前提の中でいかに歩けるかという視点で取り組むべきだとは、当たり前だが思っている。イチかゼロかの話ではないと思っている。</p> <p>今、私が少し関わっている広島竹原市は 2.3 万人で、諏訪市よりも、より市街地が伸びた形になっている。そこでもウォーカブルに取り組もうとしている。</p> <p>その時に、やや矛盾するが、15 分都市の、15 分圏内の全体をウォーカブルにしてい</p>

		<p>くのか、それともある街路から始めるのか、ある商店街が始めるのか、ある拠点から始めるのかみたいな、ステップが思うので、そこをうまくちゃんとデザインすることが、単純だが、必要不可欠だと思う。</p> <p>つまり、どこからやっていくのかっていうのを、ちゃんと戦略的にやっていくことが大事。明日から車を使わないで下さいというのは無理なので。</p> <p>何と何をつないでいくのか、何をして人を集めていくのか、そこからどういうふうにしていくのかということが、大事かなと思っている。</p> <p>ちなみに竹原の場合は、市役所の建て替えがあって、拠点施設を作る予定があるので、そこを核にしながら、いかに周辺と連携し、歩いて暮らせるかということに取り組みられている。そういったステップが改めて必要だし、上諏訪でもチャレンジしてもいいのかなというふうには思う。(大藪)</p>
3	<p>姫路のように駅前を歩行者優先の場所とした場合、周辺地区から駅に車で来る人の利便性はどうか？バスやタクシーの溜まり場はないのでしょうか？送迎以外の車のためにどこか近くに大型駐車場があるのでしょうか？</p>	<p>2つある。</p> <p>一つは、姫路の場合は連続立体高架事業。鉄道が高架になったので、駅前に幅広い横長の敷地ができる。そうすると、色々な機能を、横に団子のように置ける。</p> <p>姫路の場合は、両サイドに一般車専用レーンを設けて、真ん中をバスターミナルにして、改札を出たら歩行者空間がまっすぐ縦に伸びるという、横の団子の規格ができたという形。</p> <p>上諏訪は、実は横長の敷地が西口にある。いろんな土地を合体すればだが。それで、横長の敷地に対してどのような配置をしていくかということにすると、車と人の共存はできると思っている。</p> <p>もう一つは、それをやるのが前提なのだが、まち全体の道路ネットワークの見直し。どこから車が来て、どこから車が出ていくかのような—例えば一般車動線を両サイドとした時に、真ん中から来るのは大変なので—、道路ネットワークの計画は不可欠だと思っている。先ほどの、沼津の駅まち環状道路も一例。</p> <p>上諏訪でも、駅を考える、イコール、周辺の、とりわけ西口エリアの道路ネットワー</p>

		<p>クに考えることにつながっていくのではないかなと思う。(大藪)</p>
4	<p>上諏訪駅の橋上化は費用は誰が負担するのか？JRは負担しないと言う。投資に見合うか。</p>	<p>上諏訪駅は、橋上化するとかの方針が、まだ出ているわけではない、という現状。そういう中で、いろんな考え方というのがあって、そもそも橋上化をすることだけが選択肢なのかどうかということとか、あるいは、橋上化をするとした時に、上諏訪の都市のレベルを考えると、それにかかる投資規模というのも、非常に大きいとか。</p> <p>そういう中で、東西の分断が課題であるということはもちろんわかるのだけれども、橋上化以外に何かできることはないのか、なども話としては出ている。</p> <p>東西の分断解消という課題に対してのアプローチについて、思い当たることがあればコメントいただければ。(西尾)</p> <p>非常に難しい質問。まちを歩き回った印象としては、南側の柳並公園の前の踏切は、結構待つけれども、街道側と湖畔側というか、西側目抜き通りとの接続においては、そんなに気にならず、ちゃんと通れる印象がある。</p> <p>逆に、北側の、ガードをくぐらないといけないところが、かなり、ボトルネックというか、そこは大きな、まちの分断要素になってしまっているなと思う。</p> <p>そういう意味で、その街道沿いから温泉の集中するエリアへの渡り方というのが、そこは駅に限らず、駅の北側も含めて、東西の接続の仕方は、いろんなアイデアを出して、オール諏訪で取り組むべき内容かなと思う。(大藪)</p> <p>私は、大藪さんとは違う分野というか、都市計画のコンサルなので、そういう目線で上諏訪のまちを見ることもあるが、そういう意味では、ここは難しい課題であるには違いなくて、どれを選択すれば正解というのは多分ないからこそ、今までずっと長い議論になってきたのかなと思う。</p> <p>ただ、この駅周辺整備をやることのきっかけの議論の中で、やっぱり、だからといって何の選択もしないということでは、まちづくりは停滞してしまうという話もあっ</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

		た。一つ一つ、皆で議論を重ねながら、上諏訪なりの第一歩、二歩を歩いていくということなのかなと思う。(西尾)
5	諏訪市だけではなくその他の諏訪湖を囲む魅力がある自治体との連携（観光、文化、教育）も、点、線ではなく面として地域圏域の風土を俯瞰的に織り込んで計画をしていくことが必要なのではと思います。都市デザインの中で圏域の捉え方という事例はあるのでしょうか。	<p>諏訪湖を囲む自治体同士の連携は不可欠だと思うし、今でもしていると思う。最初に立石公園からのビューを紹介したが、湖畔の奥に見えるのは、違う自治体の風景。そう考えると、このまちの一番のビューポイントから見える風景の多くを占めているのは他の自治体でもあるので、今以上に重要性を増しながら連携していくといいと思う。</p> <p>湖を囲む中での自治体連携を私はあまり存じ上げないが、自治体連携というところでは、静岡県の掛川市と焼津市は、2市で協議会を作って、中心市街地の取り組みを議論している。そこにはパートナーシップ協定がある。10万人、5万人都市単体では厳しいところを、もう少し束ねながら一緒に計画していくことも、確かに、考えてもいいかなと思う。</p> <p>そういう意味だと、諏訪湖周辺で、まず一回、ちゃんと考えるというのが、これまでもやってきたと思うし、新しい時代に向けて考えていくべきことだと思う。(大藪)</p> <p>全くの余談だが、片倉館という温泉があり、私が最初に訪れたときにすごくびっくりしたのは、片倉工業さんは岡谷市を本拠で立ち上げられた会社だが、工員さんが沢山いる中で、湖の対岸である諏訪側に、福利厚生として千人風呂を作られたこと。湖を取り囲んで、今はほとんど舟運はないと思うが、そういうものを意識させるようなまちづくりとか、歴史があったのはすごいことで、外部の人間からすると、印象的だなと思う。(西尾)</p>
6	社会実験はどのように検証をするのでしょうか。フィードバックをするのでしょうか。何を意図して試すのでしょうか。一時のイベントと何が違うのでしょうか。	10年、5年前くらいに、日本は社会実験ブームみたいなものがあり、全国の自治体でそういうことが行われたが、残念なことに、半分ぐらいは一過性に終わってしまったり、にぎわいづくりで終わってしまった。それを続けようにも、行政の言葉で言うと、地元がついてこない。地元側から言うと、毎回イベントやるの大変だよと。みたいな

		<p>ことがある。</p> <p>社会実験は、きちっと戦略に紐づいているかどうかというのが一番大事。つまり、何のために、誰のためにやるのかということ。その場所の戦略があって、その戦略の仮説を検証するために社会実験をやるということが、大前提で必要なことだと思っている。</p> <p>例えば、この場所をこういう使い方をしたいので、これまでやられてこなかったもので、実際にやってみて、交通がどうなるのか、ニーズがどうなのか、みたいなことを検証し、分析をして、駄目だったらまた変えていくというような、そういうサイクルが非常に大事。</p> <p>これが、いわゆる仮説検証型の社会実験で、この形が基本なのだが、いくつか社会実験の型があり、沼津ではビジョン共有型で実施した。</p> <p>ビジョン共有型とは、市はこういう空間を今後作っていきます、なので皆さん体験してください、参加してください、というような、ビジョンを共有する型。</p> <p>その他には、プレイヤー発掘型というものもある。プレイヤーという言葉がいいかどうかはともかく、まち作りの中で、地元の人が参加して、まちづくりをしたいけれども、なかなか機会がなかった方々を表に出していく効果にもなっていくという形。</p> <p>何人来たとか、どのくらい人が歩いたというのは一過性なので、それだけではなく、その奥の仮説に対して検証できているか。それが極めて重要で、私たちがやる時には、それを間違いなく設計をしながらやっている。(大藪)</p>
7	<p>「オープン沼津」の社会実験で使用しているテーブル・いす・簡易店舗などの什器について、どのような物を使用してあるかご紹介ください。運営者からすると、運搬や使用しやすさがポイントかと思いますが。</p>	<p>オープン沼津の什器は、一個一個のパーツに分けていて、それを全部設計をして、デザインをして、地元の工務店の方と一緒に作り上げたもの。</p> <p>車道に置くところが実は一番難しく、車が衝突したらどうするのかなど、警察との協議を重ねた。その中で、夜間はずっと置きっぱなしなので、1ヶ所に束ねることができるとか、沼津の場合は2年目に違う場所に行きたいと思っていたので、いかに運搬が可能で、かつ、風で飛ばないかという、難しい課題を両立させるデザインを組み立</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

		<p>てていった。 なので、動かしやすさは極めて重要で、あとは重ねられることも含めて、キャストをつけたり、重さをコントロールしたり、かなり専門的な知見をフル活用して、什器を作り上げた。市販のものではない形になっている。 保管場所に関しては、オープン沼津は、2年目からは地元の建築家の方に運営を任せただが、商店街に置いていたので、商店街がアーケードで屋根がかかっているの、置きっぱなしでもそれほど劣化せず問題ないということと、あとは、余った部分に関しては、一部、行政の倉庫の方に保管してもらっている。(大藪)</p>
8	<p>湖に近い湖畔の風景というのがありますが、まちなかから湖が望める風景も良いのかなと思います。まちなかの高層化は景観的なデメリットもあると思いますが、まちなかに中層の建物で眺望をつくる、という発想はどう思われますか？望ましくないでしょうか。</p>	<p>正解のない分野で、私の個人的な感想になってしまうが、まちなかから湖がちゃんと見えるのは、とても重要というか、この諏訪でしか味わえない風景だと思うので、積極的に作っていくことが良いのではないかと考えている。 風景を独り占めしていくのは良くないということで、中層はどれくらいを指すのかというのはあるが、高層ではなく中層にしていく場合にも、まち全体のどこに置くべきかというのを、議論していくべきだと思う。何も無いところにポツンと置くとやっぱり目立つし、そこが一つの阻害要因になる。ある程度のエリアや街路を対象に、街路景観を作る形で両方に少し中層のものが並ぶとか、都市デザイン全体としてどこにそういったものがあるべきか、あるいは、ここには無い方がいいのか、という視点とセットで議論していくのが必要だと思う。(大藪)</p>
9	<p>公共空間のなかの私的なちいさな情景、とても共感します。実はかなり難しいことだと思いますが、大藪さんは上諏訪駅でできるちいさな情景はどんなイメージ持っていますか？</p>	<p>日本全国のいろんなところで、公共空間の設計とか計画とか、都市協働型の仕事をされていて最近思っていることは、行政を悪者にするわけではないが、行政からはにぎわいを作りたいみたいなことを、結構、一番最初に言われる。活用だったりとか、にぎわい作ろうみたいなこととか。でもそれは、できるところとできないところあるなと 思っている。 キッチンカーを並べればいいのか、屋台を出せばいいのか、まちづくり団体と一緒に何かをやればいいのかとか。どちらかという、そういうコンテンツ盛り沢山なのは</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

		<p>息切れしてしまう感じが結構ある。それができるのは、例えば大阪なら、いろんな人が大勢出てきたりもするし、30万人ぐらいの都市だったらそれなりのプレイヤーを確保できるだろう。</p> <p>でも大事なのは、暮らしていてふとした瞬間にいいなと思う、心が動かされるようなこと。これが人生の豊かさだと思う。それを丁寧に、上諏訪の駅を作るときには、計画に織り込めるものは、絶対やった方がいいかなと思う。</p> <p>究極的には人がいなくてもいいのだけれども、個人的な話だが、例えば、自分の4歳の息子と天気の良い日に遊びに行き、子どもが走り回っているだけでも、それがかけがえのない1日だったりもする。そういうものが積み重なって、この駅のあり方を考えるときに察して考えることが大事だし、その良さや価値が認められるようなまちにした方がいいという思いもある。もちろん、にぎわいも大事だし、やらないといけないことではあるが、ふとした瞬間をちゃんと愛でるという作り方ができたらいいのではないかな。(大藪)</p> <p>今日の講演会の中で、残念ながら利用者の方はいらっしゃらないが、主催者スワ・マチ・ミライの会議をしている中で出た意見として、こういう場にいろんな立場の方が参加できる方がいいので、子どもはどうしてもじっと座ってられないので、ござを置いて、靴を脱いで上がって、親御さんは耳を傾けるみたいなことができればいいよね、という話が出た。なので、今日はそういうスペースを用意した。</p> <p>まちづくりの中で、みんながどういう気持ちを持って空間作りをするかとか、見守るかという話は、とても大事な要素かなと思っている。(西尾)</p>
10	<p>豊田市の駅前広場の事例ですが、火気の使用やスケボーなどは一般的に苦情につながることも想定されると思いますが、その受け止めはどのようにマネジメントされてますでしょうか。</p>	<p>豊田市にの新とよパークと言う、豊田市の駅前にある広場がある。市民の有志で作る新とよパークパートナーズという団体があり、一般社団法人でも何でもなく、ただの集まりなのだが、その方々が、運営とまではいかないが、月1回集まって、この場所を使い方を考えたりとか、お声がけをしたりしている。</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

		<p>自己責任というのが一番大事で、スケボーやってる子達も、ちょっとしたハンプだったりとか、スケボーのための什器を出しっぱなしにしてたら顔役みたいなスケボーのお兄ちゃんに怒られるし、それだと使えなくなるからちゃんとやれ、みたいな形で、関係性がちゃんとできている。</p> <p>ルールを作るのは簡単だが、ちゃんと人と人との関係性の中で築き上げていく、いわゆる社会資本みたいなものが、時間はかかるが、覚悟持ってやってきたというのが、一番の、豊田での成功した例じゃないかなと思う。</p> <p>行政もすごい覚悟だった。道路区域外して一、道路区域を外すってことは警察は来ないので一、常に管理して見ている、何かあったら自分達で都合しないといけない形になっている。</p> <p>でも、近所のおばあちゃんが、毎朝落ち葉とか拾ってくれるんですよ。そのように、自分の場所、楽しい場所ができたので、私もそれに参加して、そのメンテナンスとまではいかないけれど手入れも一緒にやりたいわ、という人がいること自体が豊かさだなと思う。</p> <p>上諏訪はそのポテンシャルがあると思う。柳並公園も良いと思う。(大藪)</p> <p>並木通りで、大藪さんが散策して声をかけた方も見て、そういうポテンシャルがあると思ったということか。(西尾)</p> <p>そうですね。(大藪)</p>
11	<p>少しテーマから外れたものになってしましますが、諏訪地域の学校でも必ず地域に関する学習や活動を行っていると思うが、それっきりで終わってしまうことがもったいないように感じるのだが、学生がまちづくりに関わる中で果</p>	<p>ぜひ上諏訪でも、学生の皆さんと一緒にまちづくりをやるフィールドを、ぜひやっていただきたいと思う。</p> <p>例えば高校とか中学だと探求学習というプログラムがあって、それが割と地域の繋がりで活動されていると思う。大学生になると、大学での専攻によって、半分プロみたいな専門家のような形で入ってきて、それはそれで素晴らしいことだと思う。中高生</p>

	たせる役割は。	<p>の自由な発想とか、生き生きしてまちを使ってる姿は、大人たちも温かく見守ってくれる状態になる。結構温かく見てもらえるし、学生と一緒に親も来てくれるというのが一番すごいことだと思う。沼津では、来年以降そういう取り組みをしたいなと思っている。</p> <p>実はこういった取り組みは札幌が進んでいて、札幌では、高校生を何校も集めて、1日限りで、ある大きい公園でこういった実験をやったりしている。それが企業と協賛をしている。企業の大人、若手が参加して、高校生とグループを何個か作って、何かテーマを決めて、例えばエシカルや資源循環などとテーマを決めて、それで何かできないかということをやする。それが、企業の研修にもなっている。まちに出て高校生と一緒にまちづくりを考える研修になっていて、それが企業のCSR活動の一環でもある。また、研修活動として企業から協賛金が出ていて、まちづくりに興味のある企業がちゃんと育てているということも、札幌では取り組まれている。</p> <p>高校生だけではなく、そういった民間っていう方も含めて、まちづくりと聞くと何か重たいような感じがするが、ライトに、ハードル低く参加できるプログラムを作っていくことがとても大事ななと思っている。(大藪)</p>
12	諏訪はお酒作りがとても有名ですが、未成年は関わりが少なくなってしまうと思います。そういう特定の年代に限られてしまうようなテーマについて全年代が関わるような対策をしていくべきだと思うのですが具体的にどのような対策をすればいいと考えますか？	<p>お酒造りの中でのお酒は、一番最後にできるものであって、その手前の工程や、酒蔵だけでは完結しない地域循環や地域経済の一つあり方があると思う。</p> <p>そう考えると、お酒造りをもう少し、広くというか、解像度を高くしていくと、水がどこから来るのか、そういった資源がどこから来るのかなども含めて考えると、中学生でもアプローチできる産業であると思う。(大藪)</p> <p>お酒を造られている方からするとあまりにも当たり前過ぎるような話が、学習とか好奇心という意味では、ものすごく豊富な素材になるかもしれない。(西尾)</p>
13	甲州街道(国道20号)沿いのまちづくりについて、五蔵は当然大切な資源だが、看板建築につ	甲州街道の看板建築は、私も歩いてみて、とても楽しく歩ける通りで、これまで取り組んできた施策が素晴らしいものだ理解している。

	<p>いても、いろんな看板建築を見せようと取り組んできたという蓄積がある。ある時期に熱心に取り組んでも、その先持続していくことがすごく難しい。</p> <p>上諏訪駅を新たに周辺整備をしていくという中で、これまでやってきた国道20号の沿道の資源とか看板建築のまちづくりの取り組みと、その起点としての駅と、駅東口と西口の役割の違いをどう考えていけばいいか。国道20号につなげるまちづくりには、どんなアイデアや機能がありうるか。</p> <p>先ほど、見通しをつけるとか、眺望的にも繋がるという話が出ていたが、それ以外にもあれば教えて欲しい。</p>	<p>西口の方は、先ほど高島城から並木通りをちゃんと上諏訪駅までつなげたらと言ったが、そのラインには高島城というゴールがある、駅と高島城という両方の起点があるので、わかりやすい。</p> <p>一方で東口側は、上諏訪に初めて来て、甲州街道を南に歩いて行った時に、どこで引き返そうかという時、ゴールがないのは勿体ないと思う。</p> <p>そういう意味では、街道単体ではなく、未来ビジョンにリノベーションエリアと書いてあるが、リノベーションに取り組んでいる魅力的なまちが街道の一本奥に入るとエリアとしてあるので、一本の軸ではなくて、はしごのような形で、エリア全体でぐるぐる回るような、その中心に甲州街道があるという考え方があり得ると思う。</p> <p>その時には、甲州街道を歩いて、西側のまちに少し入れるような、その辻の作り方だったりとか、東側は山が迫っているのが難しいところはあるが、ここはそういった意味で散策がとても楽しいエリアではあるので、甲州街道だけではなく、周辺の街路も含めたエリアとして位置付けて活かせるといい。</p> <p>一方で歩きやすさは、バリアフリーや歩道の幅の面で、南側に行くとちょっと怖いところもあるので、今一度ハードを見直すことは結構大事かなと思う。エリア全体でぐるぐる回ってきて、どこかで駅へ戻ってくるのだが、道の歩き「やすさ」をもう一度考えてみるのは、大事だと思う。(大藪)</p>
14	<p>豊田市の事例紹介の「あそべる豊田プロジェクト」で、複数の広場空間や公共空間が誰でも利用できると書かれていたが、公園や駅前広場や道路には公共の管理者がいて、それなりのルールがあるので、使いたいと言ってもすぐに使えるものではないと思う。</p> <p>それを豊田のように、誰でも使えるようにする仕組みを整えていくのは、なかなか大変な努力</p>	<p>「あそべる豊田プロジェクト」は、いわゆる公共の広場の他に、建物の前の公開空地と呼ばれる民地の広場も集めて、1~7まで番号を振り、それを通年で使えますという形で、行政が統一窓口を作り利用申請を簡素化して、様々に使ってくださいというプロジェクト。</p> <p>その結果、本当にいろんな風景が生まれて、ある民地の広場では大きいケヤキの下のまわりでマルシェをやったりだとか、高架下のデッキの下で高校生と一緒にプロジェクトしてみようかとか、バンド演奏だけしてみようかとか。いろんなプログラムをやりながら、それぞれの場所の可能性を考えていった。</p>

	<p>が必要だと思う。 上諏訪のビジョンの中にも公共空間のオープン化が掲げられているが、一歩二歩を進めていくのが難しい。行政の部局間の連携という課題もあると思うが、やっぱり、まちの方が使ってみたいという、機運を高めていくこと、一個でも二個でも、日常的に使ってみたら素晴らしかったという風景が出来上がってくることが必要かなと思う。 新豊田の駅前広場のお話では、犬を散歩しているおじさんしか居なかったところが、みんなが使える場所になったとのこと。そういう目で見ると、例えば、普段、いい場所だけどあまり使っていない柳並公園みたいなところを、上手く、第一歩として考えるときに、そういう場所をオープン化していこうとしたときに、進め方やアプローチで、どういうことを考えればいいのか、また、一歩として何をやればいいのか、参考になることがあれば教えていただきたい。</p>	<p>ここで大事なのは、行政が頑張って統一窓口を作っていることもそうなのだが、この1~7番の空間の分析をして、どういうことに適したサイズや位置なのかを、空間の役割分担を決めたところ。 諏訪の場合も、先ほど柳並公園の話も出たが、それ以外も含めて見たときに、柳並公園はどういう役割やポテンシャルがあるのか、どういう使い方をするとまち全体の構造にとって一番良いのかみたいなことを、ちゃんと戦略を立てることがまずは大事だと思う。 柳並公園は、非常にいい空間だと思う。ステージがあって、歌のイベントとかもしている。そういう意味でいくと、それも良いのだが、もう少しウェルカム感があるような構成に変えてもいいのかなと思う。段差が結構多いこと、見通し、入口感の課題はある。ただ、既存の真ん中の樹木がすごく豊かで良い。この場所を、もし私がやるなら、全体の戦略を立てながらだが、まずはこの柳並公園を市民の皆さん全体で使ってみるチャリティみたいなものを、例えば1週間やってみるということが考えられる。それは、仮説検証というよりはビジョンの共有型の実験。まずは徹底的に上諏訪の人たちのコンテンツを集め、どれぐらい柳並公園が豊かであるのかみたいなことを、チャレンジしていく。それは空間もそうだし、コンテンツもそうだし、いろんな人の顔もそうだし、徹底的に集めてみる、みたいなことをやってみるのがいいのではないかな。 (大藪)</p>
15	<p>諏訪のまちづくりの課題は東と西の分断だと思います。橋上駅以外に諏訪市での対応の可能性を教えてください。</p>	<p>4. で回答済み</p>
16	<p>現在、国道20号とJR中央線が踏切を通して平面交差しており、渋滞が発生しています。渋滞解消&西口からも東口からもアクセスしやすい</p>	<p>鉄道の高架化や駅の橋上化、改札の設置等について、その是非や優劣、有効性を問う質問は、大藪さんに回答いただく質問から外します。(市)</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

	<p>駅にするために、沼津市の事例のように、上諏訪駅を高架化・橋上化させることは現実的な選択肢でしょうか</p>	
17	<p>姫路、沼津は連続立体交差、橋上は効果が低い。また、ハードは行政の関与が大。行政を動かすためには！</p>	<p>ご意見として承ります。(市)</p>
18	<p>高架化は私は効果があると考えていますが、数々の経験から、その高架下の空間をどのように活用すれば、東西の人の流れもスムーズになり、かつ地域の人たちの憩いの場となると思いますか？</p>	<p>高架化によってできる高架下の空間は、まちに生まれた余白として捉えると良いと思っています。その余白に対して、東西のまちが抱えている課題だったり、資源などのポテンシャルが入り込むと、自然と東西のまちがつながっていき、憩いの場になるのではないのでしょうか？まちの余白として捉えずに、商業施設だけを入れればよいというのは長い目をみるとまちにとっては良くない方向に行くと思っています。(大藪)</p>
19	<p>茅野市岡谷市も橋上化している中で諏訪市は未だにできていません。交通の安全と円滑を図る上で橋上化は必要と考えます。また、諏訪市民のみならず観光客や諏訪市を通過する全ての人に恩恵があることから費用対効果はあるものと思います。</p>	<p>ご意見として承ります。(市)</p>
20	<p>上諏訪駅に、もし西口改札を設置するとしたら、無人の改札が良いと思います。また、需要もあると思います。そこについてどう考えていますか？</p>	<p>鉄道の高架化や駅の橋上化、改札の設置等について、その是非や優劣、有効性を問う質問は、大藪さんに回答いただく質問から外します。(市)</p>
21	<p>上諏訪駅周辺は、諏訪湖のほitoriということもあって土地が少なく、建物がとても密集している地域でもあります。姫路市や豊田市では同様の状態もあったのでしょうか？ また、上諏</p>	<p>姫路市や豊田市も中心市街地は建物がとても密集している状況でした。上諏訪のまちに限らず、中心市街地で取り組む場合は、公共用地（公園や道路など）と民地の区分をせず、小さい使いそうな空間を解像度高く洗い出すことが大事だと思っています。そういう高い解像度でみると、上諏訪のまちの回遊性を高めるために、ちょっと</p>

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

	訪駅周辺でおっしゃるような活動をする際にどのようなことが課題になり、解決するにはどうしたら良いと思いますか？	した街角に椅子を置くだとか、小さい空間でできることは多くあるのだと考えています。(大藪)
22	歩く街というものを求めるなかで、駅周辺にすでに住宅や国道を含む交通量が多い道路も多く、駅周辺がとても狭く危険な感じているが、スペースを確保できるのか。	歩きたくなる街の大前提は、「安心・安全に歩くことができる」ことです。ご指摘の通り、交通量が多かったり、路面が老朽化などが大きく影響します。歩く街を目指すためには、上諏訪のまち全体の交通計画をもう一度見直していくことが必要だと考えています。成功しているまちは、まちを通過する交通を迂回させるなど、全体の交通量を減らず、まちなかは速度を落として一方通行化も含めて歩車共存にしてい、などの取り組みをエリア全体で実行しているところが多いです。(大藪)
23	SOCI では空間づくりだけでなく、スクールのような人育てもするのですか？こういう活動が得意なパートナーとやっているのでしょうか(沼津のスクール例)	沼津のスクールは「ひと育て」の側面もちろんありますが、おおきくは「まちづくり」に向けた取り組みだと考えています。沼津のスクールは SOCI 単独で企画し実施運営しているものになります。(大藪)
24	外から目線を見た時に、上諏訪駅周辺に足りないもの(あったほうがいい機能)はなんでしょう？	駅周辺の屋外(屋根下なども含む)で過ごせる空間の量と質が足りていないなと感じました。すわっチャオもありますが、駅を居場所として作り直すことが街の人にとっても来街者にとっても重要だと思います。(大藪)
25	上諏訪駅前には、この施設「すわっチャオ」がありますが、魅力ある駅周辺空間の創生にあたってはどのように活用できると思いますか？(すわっチャオに限らず、今ある施設全般でも)	新潟駅前の施設 COCOCO の1Fに seapoint 新潟という複合型シェアスペースがあります。 https://seapoint.info/coworking-rental-space/ すわっチャオでも、「ラフな交流」だったり、地域の POPUP スペースだったり、コワーキング空間を1Fや2F デッキなどのオープンな場所に設けていく必要があるのではと思っています。(大藪)
26	並木通りについて好意を持ったとのことでしたが、具体的にどのような点でポテンシャルを感じたのかご教示ください。また、諏訪の歴史と緑の骨格という将来像とは、どのような空間	並木通りのポテンシャルはハードとソフト両面からあると思っています。ハードとしては、緩やかに気持ち良くカーブする道路線形だったり、道路の幅と並木の高さがバランスが取れていて、とてもヒューマンスケールな歩いている気持ちの良い空間構成となっています。ソフト面では沿道の方々による変化に富む植栽が、自由で多様な雰

2025年4月29日開催 上諏訪駅周辺のミライを考える講演会
 「構造と情景から考える都市のデザイン」 質疑応答

	を理想としているでしょうか。	困気を生み出していると思います。(大藪)
27	個人的に、上諏訪駅周辺の建物の老朽化が心配いです。建物の老朽化は景観に直結すると思います。そのあたりはどのように考えていますか？	構造的に危ない建物は更新することが必要だと思います。老朽化も言い換えれば、レンガなどは、趣きのあるエイジングされた素材ともいえます。建物の質が重要で建物が更新されても安っぽいものだったり、魅力的な景観を生み出さないものもあります。時間が経つほどに魅力をますような素材を使うなど、まちなみの景観を整えることが大事だと思います。(大藪)
28	甲州街道から諏訪湖がよく見える場所があります！甲州街道から下諏訪町側や山側へ行けば特に増えます。(どんどんアクセスは悪くなりますが…) 高層建物を建てなくても望める場所があります。街道沿いの遊休不動産の活用を目論めるかもしれません。	ご意見として承ります。(市)
29	上諏訪駅周辺において、地域住民や市民の利便性向上と、観光客に対しての魅力、優しさの両立にはどんなことが必要ですか？姫路などで事例はありますか？	他の回答とも被りますが、両立のために必要なのは、駅周辺を滞在できる居心地の良い場所にあることだと思います。それは地域住民や市民にとっても日常の暮らしにとっても大事な場所になりますし、観光客にとっても必要です。姫路や豊田の例でも居場所や広場を居心地良くつくるのが大前提の考え方でした。(大藪)
30	上諏訪駅前には、月極めや時間貸しなど、複数の駐車場があります。まち歩きを誘導するには、駐車場も必要だと思いますが、駅前には誰のためのどんな駐車場をどれくらい必要とお考えですか？また、駅前以外だとすると、どこに駐車場を設けるのが良いと思われますか？	15分で歩ける範囲を決めるとしたら、その周縁に駐車場を置くのが基本だと思っています。その意味だと上諏訪駅にも一定の駐車場が必要なんだと思います。できれば駐車場は来街者の方々向けとして、まちの人は歩いてまちを楽しみながら駅に向かったり、公共交通で駅までいくような考えとそのための施策が必要だと思います。(大藪)